原議保存期間30年 （平成51年12月31日まで）

各管区警察局広域調整部長
各管区警察局総務監察・広域調整部長
警視庁交通部長
各道府県警察本部長
殿

警察庁丁運発第53号
平成21年5月11日
警察庁交通局運転免許課長

（参考送付先）
警察大学校交通教養部長
科学警察研究所交通科学部長
各方面本部長

高齢者講習における視野検査実施要領の制定について

「高齢者講習の運用について」（平成21年5月11日付け警察庁丙運発第15号）第２、４(2)アの運転適性検査器材による指導に関することとして、視野検査実施要領を別添のとおり定めたので、事務処理上遺憾のないようにされたい。

別添

高齢者講習における視野検査実施要領

第１　実施要領の目的

この実施要領は、高齢者講習において視野検査結果による安全運転への指導を実施するために、必要な事項について定めることを目的とする。

第２　検査実施に当たっての心構え

検査を実施する者は、次の基本的事項を理解し、適正かつ円滑に検査を実施しなければならない。

１　検査の目的

検査は、水平方向の視野測定を行い、年齢に伴う視野の変化を自覚させるとともに、個々人の視野の状況に応じた安全指導を行い、もって、高齢運転者の安全運転を支援することを目的に実施する。

２　検査の性質

検査は、被検者の視野の状況を確認し、その結果に基づいた安全運転に必要な指導を行うために実施するものであり、更新時の適性検査や医学的な検査とは異なる。

３　高齢者の心情に配意した検査の実施

検査は高齢者を対象に実施するものであることから、検査に関する説明及び視野測定の際には、丁寧な説明に心がけるなど、高齢者の心情に配意しなければならない。

４　検査結果の取扱い

検査の結果は、被検者の視野機能の状況を示す個人情報であり、その取扱いには十分に注意しなければならない。

第３　検査の実施要領

１　測定する視野

被検者の水平方向の視野角度とその中で見えない点（以下「視野欠損点」という。）の有無の測定を行う。

２　使用する検査器

検査には、水平方向の視野角度を測定可能な視野検査器を使用することとし、自動式、手動式とを問わない。

ただし、自動式の場合は、被検者個々人の反応状況などを考慮し、視標の速度を調整できるものが望ましい。

なお、本実施要領において、検査器の各部の名称を次のとおり呼称する。

○　視　標 － 測定のために水平方向に移動する円形の標（点）
○　注視点 － 測定時、測定する眼の視点を固定するための目標（点）
○　顎　台 － 測定時、顎を乗せるために測定器に付設している台
○　額当て － 測定時に額を固定するために測定器に付設している当て板
○　遮眼板 － 測定しない方の眼を覆うために測定器に付設している板

3　検査実施時の基本的留意事項

(1)　検査器の設置場所

ア　直射日光が差し込む場所や部屋の隅などは避け、明るさが一定に保てる場所に設置する。（設置場所に関し、検査器の取扱説明書に記載がある場合は、当該方法により設置すること。）

イ　被検者が落ち着いて測定できるよう、人が行き来する廊下等は避ける。

(2)　測定時

ア　被検者に対し、事前に測定要領を説明し、視標が確認できた（確認できなくなった）ときの合図（自動式の場合はボタン押下、手動式は声を発するなど）を予め定め、被検者の了解を得ておく。

イ　顎台に顎を正しく乗せ、額当てに額を付けて、測定中は動かさないよう指示する。

ウ　測定しない眼に遮眼板をセットする。

エ　顎台を上下・左右に動かし、被検者の目を正しい位置（注視点）に合わせる。

オ　注視点を見ている眼を絶対に動かさないよう指示するとともに、視標の確認が誤りなくスムーズに行えるか本測定の前に試行測定を実施し、測定要領を理解させる。

カ　視標の移動速度は、１秒間に約５度を目安とするが、被検者の反応状況に応じて適切な速度に調整しても差し支えない。

キ　コンタクトレンズ装用者はそのまま測定する。

眼鏡装用者は、フレームが視野の測定に影響を及ぼすことが想定されることから、原則として眼鏡を装用せずに測定する。ただし、被検者から視標が裸眼で確認しにくいとの申し出があった場合には、眼鏡を装用させて測定しても差し支えない。その際、眼鏡を通して見える範囲は眼鏡を使用し、視標が眼鏡から外れた地点で眼鏡を外させ、眼鏡から外れた地点よりやや内側（注視点側）から外側（耳側）に向けて視標を再度移動させ、視標が確認できなくなった地点の角度を測定する。逆方向（耳側から注視点方向）からの測定も同様に行う。

ク　測定中は、測定している被検者の眼が動いていない（視標を追視していない）ことを常時確認する。

ケ　測定中に、必要以上に被検者の身体に触れる行為は、医療行為とみなされる可能性があるので注意する。

(3)　視野に関する理解

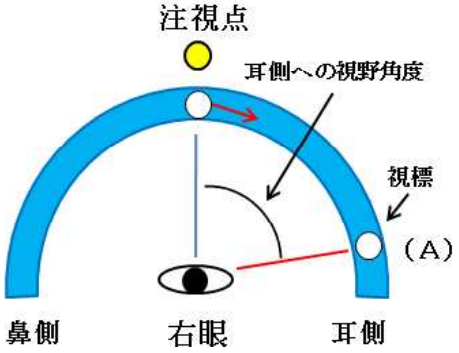
検査を実施するに当たっては、別紙１の資料を参考に、視野に関しての理解に努めること。

4　視野の測定方法

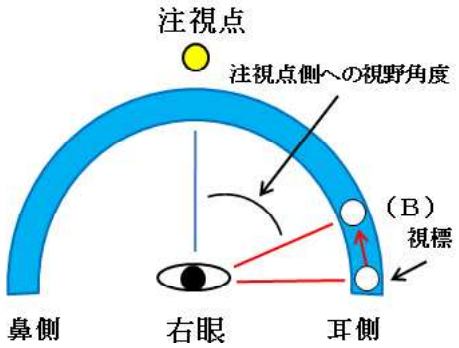
(1)　視野角度の測定

ア　右眼の測定（右図参照）

(ｱ)　視標を注視点から耳側方向（外側方向）に移動させ、視標が確認できなくなった地点の角度（A）を測定する。



(ｲ)　視標を耳側から注視点方向（内側方向）に移動させ、視標が確認できた地点の角度（Ｂ）を測定する。



(ｳ)　(ｱ)、(ｲ)での測定角度（Ａ）、（Ｂ）を合計し、２で除した平均値（Ｃ）を右眼の視野角度とする。ただし、（Ａ）、（Ｂ）の角度差が 10 度以上ある場合には再度測定し直し、角度差が少ない数値をもって測定角度とする。

※　右眼の視野角度

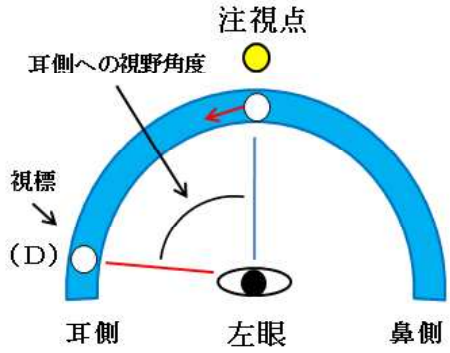
（Ａ＋Ｂ）÷２＝Ｃ

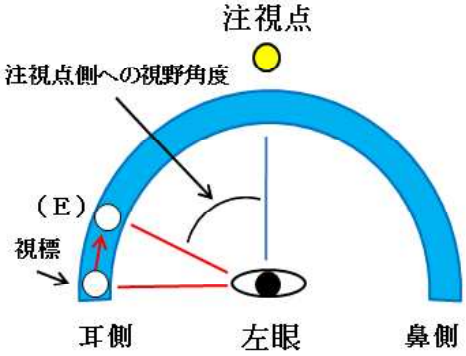
イ　左眼の測定（右図参照）

前記右眼の測定要領と同様に、耳側方向の角度（Ｄ）及び注視点方向の角度（Ｅ）を測定し、その平均値(Ｆ）を左眼の視野角度とする。

※　左眼の視野角度

（Ｄ＋Ｅ）÷２＝Ｆ



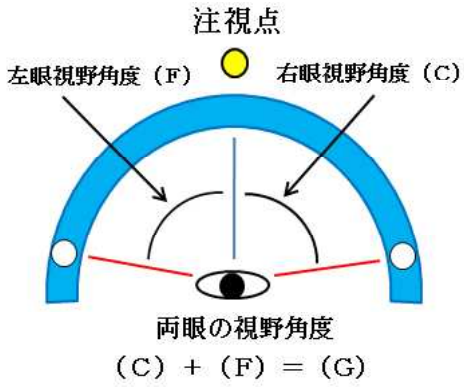


ウ　両眼の視野角度（右図参照）

前記ア、イで測定された右眼の視野角度（C）及び左眼の視野角度（F）を合計し、両眼の視野角度（G）とする。

※　両眼の視野角度

（C＋F）＝G

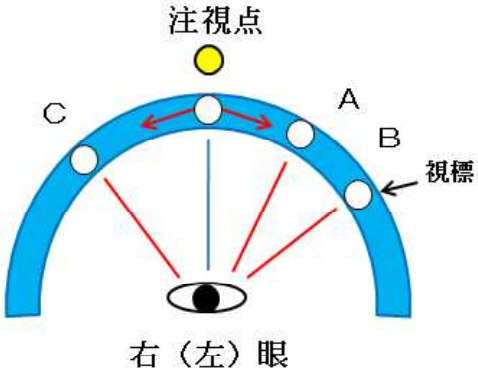


(2)　視野欠損点の測定（右図参照）

ア　右眼の視野欠損点の測定

注視点から耳側方向へ視標を移動させ、移動中に視野欠損点があるか否かを確認し、視野欠損点が存在する位置の角度を測定する。

この場合、前記(1)ア(ｳ)において、注視点からの測定角度と、耳側からの測定角度の差が著しいときは、視野欠損点が存在する可能性があるので、当該角度差が生じた範囲は、特に慎重に測定する。



イ　左眼の視野欠損点の測定

右眼の要領と同様に測定を行う。

ウ　注視点から、それぞれ耳側方向に概ね 15 度（個人によって異なる。）のところには、目の構造上、見えない部分「盲点」（「暗点」ともいう。）が存在する。したがって、耳側方向に約 10 度から 20 度の付近については、盲点の可能性があるので、視野欠損点として判定しない。

5　測定結果の通知及び保存

(1)　通知

測定結果は、別記様式の「視野測定結果票」をモデルとした書面に記録し、被検者に自分の視野の状況を通知し、理解させる。当該結果票は、視野の状況に応じた安全指導を行う際の資料として活用するとともに、指導後は被検者に交付するものとする。

なお、被検者から再測定の申し入れがあった場合には再測定を行うが、講習時間内で再測定を行うことができない場合には、被検者の了解のもと、講習時間外にこれを行う。

(2)　保存

測定結果については、次回の講習の際の指導にも活用できるよう実施者において保存するよう努めるものとする。

第４　測定結果に基づく指導事項

視野測定後の指導においては、視野の状況を理解させるとともに、測定結果に基づき、安全運転上のポイントについて、具体的な危険場面を挙げて指導する。

１　年齢に伴う視野狭小の理解

別紙２に示す（社）全国指定自動車教習所協会連合会が実施した視野測定結果を参考に、年齢に伴い視野が一般的に狭小化する実態を説明するとともに、被検者の測定結果を若年齢層及び同年齢層等と比較させ、被検者の視野の状況を理解させる。

２　具体的な危険場面における安全指導

高齢運転者には、出会い頭事故が多く、特に交通が輻輳する交差点では、確認のため首を振った方向を長い時間見ていると、視野範囲から外れた領域において刻々と変化する状況を認知できず、危険が高まることを理解させるとともに、長時間一点に視線を集中せずに、反対方向への視線確認を心がけるよう指導する。

また、測定結果を踏まえ、次の例を用いるなどし、具体的な危険場面と事故防止のための運転方法について指導する。

さらに、高齢運転者の中には、長年の運転経験により、運転行動に関し、それぞれの個癖が身に付いている者が多いと考えられることから､実車による指導においては、「高齢者講習における実車指導要領」を参照に、交差点をはじめとした危険場面での安全確認の方法として、教習指導要領例にも定められているとおり、片方ばかりに気を取られることなく、左右まんべんなく確認を行うことの基本を改めて指導する。

◆　交差点における安全走行

・　交差点では右左折する際には、進行方向以外の安全確認が疎かになるおそれがあることから、交差点手前で十分に減速し、進行方向以外の方向に対する目視による確認を励行する。

・　前方のみに注意が行きがちになり、交差道路への安全確認が不十分になることから、不意による「飛び出し」に対応できる速度と危険予測に基づく目視による確認を励行する。

・　交差点を左折する際は、車両左側のバックミラーに映らない部分（死角）に原付バイク等が後方から進行して来る場合があるので、左折する交差点の手前で十分に減速するとともに、左側方に対する目視による確認を励行する。

・　隘路からの右左折の際は、停止線手前（停止線が設置されていない場合は交差点の直前）で確実に一旦停止し、安全が十分に確認できる位置まで徐々に自車を進行させ、身体の上体を前に倒し覗き込む姿勢などして、できるだけ視野を広く取り、交差道路の左右の安全を目視により確認することを心がける。

◆　カーブにおける安全走行

・　カーブを知らせる情報板などを確認しないため、カーブを認知してからの減速が遅れ安全な速度で走行することができないおそれがあることから、走行中においては､周囲の情報板等に対する注意を怠らないように走行することを心がける。

◆　高速道路等での安全走行

・　進路変更又は本線進入時の際は、バックミラーによる確認のみで安全が十分に確認されないまま進路変更又は本線に進入するおそれがあることから、バックミラーのみならず目視による後方確認を励行する。

3　視野欠損に関する指導事項

高齢運転者は若年運転者に比べ視野欠損を患っている割合が高く、視野欠損のある高齢運転者の大半は自己の視野欠損を自覚していないことが明らかとなっている（平成 20 年度「視野と安全運転に関する調査研究」参照)。視野欠損は病気による可能性もあることから、測定の結果、視野欠損のある被検者に対しては、専門医の診断を受けるよう勧める。その際、「病気の疑いがある。」とか「視野欠損がある。」など、医療的な言動は避け、「今回の測定の結果、視野が少し狭くなっているようです。また、見えてない箇所がある可能性がありますので、眼科医から詳しく診ていただいてはいかがでしょうか。」などと、医師の診断を促す。また、見えていない箇所がある可能性があることも考慮し、運転する際には、「速度を控える。」「夕方から夜間にかけてなど見えにくい環境ではできるだけ運転を控える。」「交差点では目視による十分な安全確認を行う。」など具体的な指導を行う。

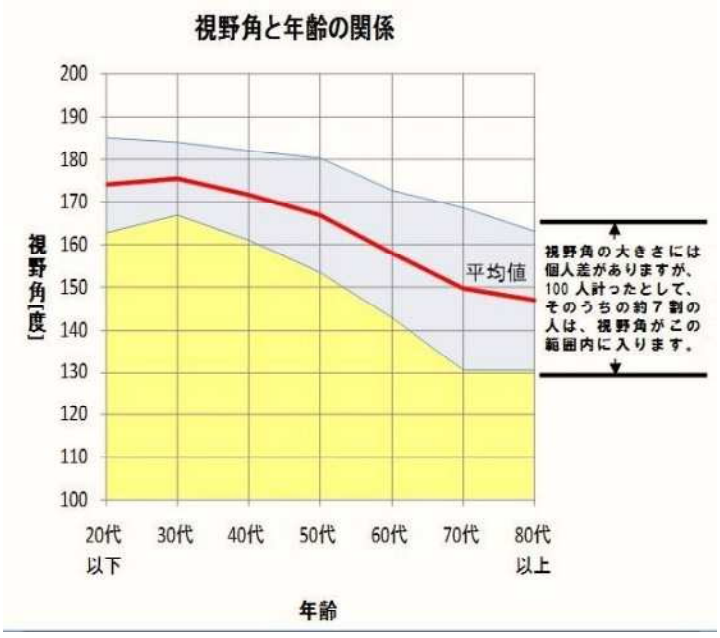
別記様式

視野測定結果票

（氏名）＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

測定日時	平成　年　月　日（　曜日）　午前・午後　時　分
測定結果	○　視野角度 右眼視野角度　　度 左眼視野角度　　度 ➡ 両眼視野角度　　度 ○　見えないおそれがある箇所 右眼　　箇所 左眼　　箇所 ※　あくまでも今回の測定で「見えない」と申告があった箇所について記録しました。ご心配の方は、眼科医の診察を受けることをお勧めします。

＜参考＞　各年齢層別の平均視野角度の標準



※　ご自分の視野角度を実際にグラフに落としてみて、若いとき、あるいは同年齢と比較して、どの辺に位置しているか確認してみましょう。

※　上記は、(社)全日本指定自動車教習所協会連合会において 543 名を対象に測定した各年齢層における平均視野角度を表したグラフです。

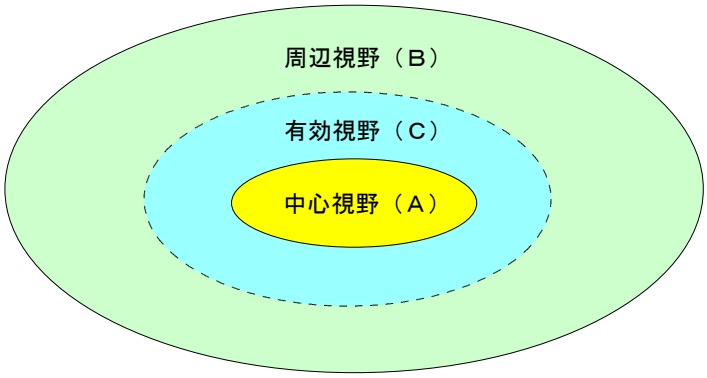
別紙１

視 野 欠 損 ・ 盲 点 に つ い て（参考資料）

視野とは視線を固定した状態で見える範囲のことをいう。視野のうち、注視点の周り約 30 度の範囲は**中心視野**（下図のＡの範囲）と呼ばれている。この中で中央の約２度の範囲は解像度（物体を識別する際に細部まで見える力：視力）が高く、対象の識別に適している。

中心視野以外の視野は**周辺視野**（下図のＢの範囲）と呼ばれている。周辺視野は解像度（視力）が低くなっているものの、動きのある対象の検出能力に優れている。

周辺視野のうち、視野内の対象が何であるかを判断、解釈することのできる範囲は**有効視野**（下図のＣの範囲）と呼ばれている。有効視野の大きさは、道路の混雑度や年齢によって大きく変化すると言われている。



図：　視野の模式図

【出典】

- 「若者と高齢者の視覚情報処理における眼球運動の違いに関する研究」山中仁寛、日本生理人類学会誌　Vol. 13, No. 1, PP. 39-48, 2008
- 「交通安全と心理学」三浦利章他、事故と安全の心理学－リスクとヒューマンエラー、東京大学出版会. 2007
- 「高齢ドライバーへの応用を考えた運転視力測定システム」中野倫明他、IEEJ　Trans. SM, Vol. 126, No. 11, 2006

視野の範囲は、年齢とともに狭くなる傾向を示す。このほか、視野の狭まりは、緑内障や網膜剥離などの目の病気によって、あるいは脳卒中などで脳にダメージが与えられた場合などにも生じると言われており、このように視野が狭くなることを**視野狭小（視野狭窄）**という。

また、前記病気により、視野の範囲内の一部に見えない箇所が生じる（これを**視野欠損**という。）こともある。

視野範囲内に欠損が存在する場合のイメージは、右のとおり目に映る映像にグラデーションがかかったように見えると言われている。
（映像の一点が欠落したように見えるのではない。）

視野欠損箇所の映像

※　**盲点**とは
　目の構造上、網膜の一部に光を感じない部分があり、これを**盲点**という。
　盲点は、注視点から概ね外側に約 15 度前後のところに存在すると言われている。

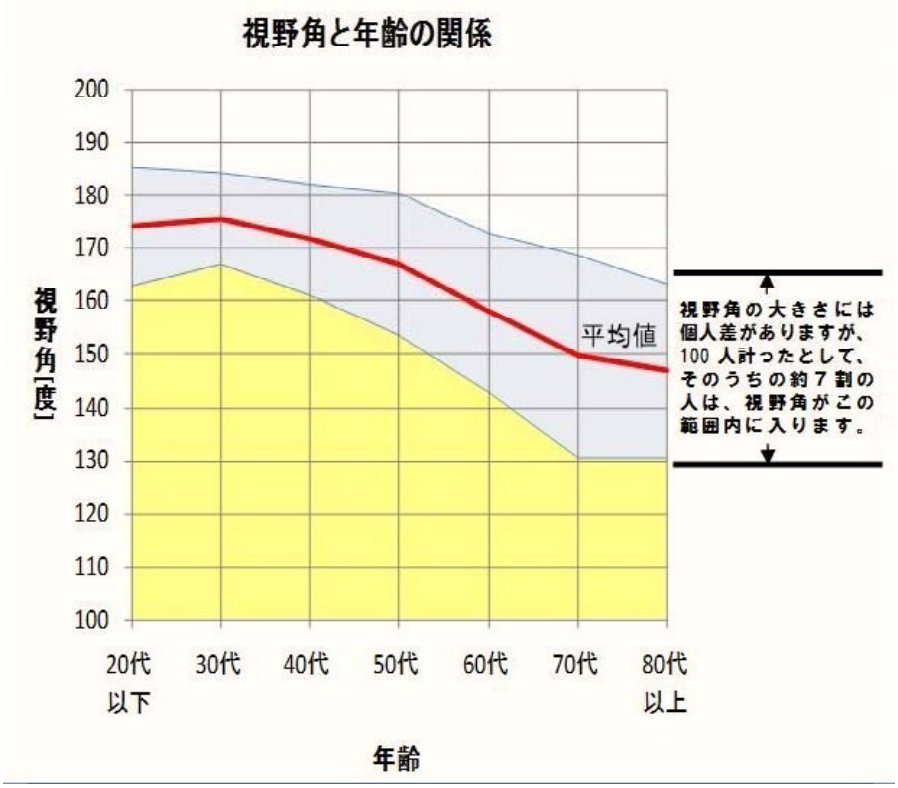
【盲点の確認方法】

右目を閉じて、左目だけで左図のＡを注視して、顔を画面に近づけ、徐々に離していくと●が消え、または ▬ 線が繋がって見えるところがある。

別紙２

各年齢層別平均視野角度の標準

年齢層		性別		年齢層別・性別水平視野角度		年齢層別水平視野角度	
年齢	人数（人）	性別	人数（人）	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差
18代～29歳	76	男	40	174.5	12.3	174.2	11.2
		女	36	173.8	10.1		
30歳～39歳	77	男	42	175.4	8.4	175.4	8.2
		女	35	175.5	8.1		
40歳～49歳	73	男	38	172.7	8.9	171.5	10.8
		女	35	170.3	12.5		
50歳～59歳	79	男	49	167.8	12.6	167.0	13.2
		女	30	165.6	14.3		
60歳～69歳	79	男	44	156.9	15.3	158.6	15.1
		女	35	160.8	14.7		
70歳～79歳	83	男	47	146.9	22.7	150.9	20.1
		女	36	156.3	14.4		
80歳以上	76	男	47	149.3	16.9	146.9	16.3
		女	29	143.0	14.8		
総　　数	543	男	307	162.7	18.6	163.3	17.6
		女	236	164.2	16.3		



注：　(社)全日本指定自動車教習所協会連合会において、543 名を対象に測定した各年齢層における平均視野角度の標準を示したグラフ